624.4
C73r

Comitato promotore pel completamento

del ponte tubulare sul Po

Relazione...

Relazione del Comitato Promotore

PEL COMPLETAMENTO DEL

PONTE TUBULARE SUL PO

A

MEZZANACORTI

CONSIDERAZIONI

STORICO-AMMINISTRATIVE, TECNICHE E FINANZIARIE.

CASTEGGIO

TIPOGRAFIA CERRI

1901

Relazione del Comitato Promotore

PEL COMPLETAMENTO DEL

PONTE TUBULARE SUL PO

A

MEZZANACORTI

CONSIDERAZIONI

STORICO-AMMINISTRATIVE, TECNICHE E FINANZIARIE.

CASTEGGIO

TIPOGRAFIA CERRI

1901

Non si tosto furono definite le questioni giudiziarie tra il Governo, la Società delle Ferrovie Meridionali e la Provincia di Pavia, relativamente al sovrapassaggio sul Ponte tubulare di Mezzanacorti, colla transazione del 30 Agosto 1900, la pubblica opinione nei nostri paesi insorse, per chiedere il compimento della grandiosa impresa, che fino dal 1859 doveva unire le due parti della nostra Provincia tuttora divise dal Po, e solo comunicanti coi ponti in chiatte i quali sono **il più miserevole avanzo medioevale che l'Italia risorta presenti ancora al forestiere.**

Interprete di quella pubblica opinione, si costituì un Comitato Promotore che dopo lunghe discussioni ed indefesso lavoro, ha l'onore di presentarvi oggi la seguente relazione.

G. Truffi, *Sindaco di Casteggio*
Avv. Venco Giovanni, *Cons. Prov.*
Avv. Valsecchi Celestino, » »
Barone Ernesto de' Ghislanzoni, » »
Avv. Giuseppe Folperti, » »
Ing. Giuseppe Rossi, » »
Ing. Achille Basil
Ing. Giulio Vandoni, *Cons. Comun. di Casteggio*
Dott. Giuliano Giulietti » » »
Ing. Raffaele Ravetta.

PARTE I.

Considerazioni Storico-Amministrative

È dal 1859, dopo i fortunosi ed auspicati eventi che unirono il Piemonte alla Lombardia, che Pavia, Voghera, Mortara e Bobbio furono costituiti ad unità di Provincia.

Massimo, tra i problemi amministrativi che la nuova organizzazione imponeva, era il varco, mediante stabili passaggi, sul Po — il più gran fiume d' Italia — che divide in due parti nettamente distinte i Circondarii di Pavia e Lomellina da una parte — e quelli di Voghera e Bobbio dall' altra.

I nuovi rapporti d' indole morale, amministrativa economica sorti col nuovo ente Provincia, vennero quindi ad aggiungere carattere d' urgenza, al compimento da parte dello Stato di quel passaggio stabile, che per altissime ragioni d' indole nazionale era già stato designato colla Legge 25 Luglio 1854 N. 83 ministro Paleocapa ove all' art. 56 dell' annesso capitolato è detto: « Per la linea da Casteggio « al Po, il Governo concede l' *assoluto* privilegio *esclusivo* « alla Società che assumerà la costruzione della linea con- « templata dalla presente concessione (Alessandria-Stradella)

« purchè essa Società si determini ad eseguirlo nel periodo « di anni quattro » ed è noto, a quanti hanno poco più di cinquant' anni, che allora, ed in relazione al progetto Paleocapa, fu ad opera di illustri Ingegneri Governativi, fatto il tracciato della nuova linea da Casteggio al Po, ed in prosecuzione furono iniziati gli studi per un ponte stabile sul Po, non molto al disotto dell' attuale di Mezzanacorti.

La Società concessionaria Alessandria-Stradella lasciò trascorrere il termine di quattro anni senza nulla fare, e sopraggiunse così l' anno 1859, foriero di troppo grandiosi avvenimenti, che assorbendo tutte le menti e tutte le energie nel grande pensiero della guerra d' indipendenza ritardarono naturalmente ogni minore impresa.

Nè gravi al riguardo poterono essere allora le preoccupazioni degli amministratori della nostra Provincia relativamente al Ponte sul Po — perchè era risaputo, che non solo il Governo non ne aveva abbandonato il pensiero, ma ne affrettava anzi gli studi, perchè la unione del Piemonte alla Lombardia aveva elevata la questione del passaggio stabile sul Po, a ragione politica.

Fu così, che con Legge 21 Agosto 1862 N. 763, al Conte Pietro Bastogi in rappresentanza della Società Italiana per le Ferrovie Meridionali, colla concesssione della linea ferroviaria da Voghera a Pavia e da Pavia a Brescia per Cremona, nel Capitolato venne imposto il seguente onere :

Art. 5. — « La Società dovrà costrurre per il varco « del Po il Ponte *provvisorio* all' americana nel termine « prefisso per la ultimazione dei lavori relativi alla sezione « di strada da Pavia a Voghera ; e nel termine di dodici « anni dall' apertura dell' esercizio su quella sezione di « strada sarà obbligata a costruire il *Ponte stabile in pietra « ed in ferro con sistema eguale a quello che venne approvato « per il ponte sul Po a Piacenza* ».

« Sia il Ponte *provvisorio* che quello *stabile* dovranno

« essere costruiti in modo che possono contemporaneamente « servire ai convogli della ferrovia ed al passaggio del « pubblico tanto a piedi che coi rotanti comuni e dovranno « essere aperti al pubblico servizio ».

Art. 6. « La spesa, sia per il ponte provvissorio, che « per il ponte stabile, sarà interamente a carico della So- « cietà. La maggior spesa di costruzione e di manutenzione « del passaggio aperto al pubblico sul ponte provvisorio e « stabile, per quanto esclusivamente riflette questo passaggio, « sarà rimborsata alla Società *o con apposito pedaggio a « carico dei passeggieri o con equivalente annualità* ».

È noto che la Società si decise ad eseguire tosto il *progetto definitivo ossia* a costruire *il ponte stabile.*

Il progetto d' arte, fatto compilare dalla Società, ed approvato dal Ministero, è opera del compianto Ing. Senanatore Pasquale Valsecchi ; ed il ponte progettato, come fu universalmente riconosciuto, sia per l' arditezza del concetto, sia per la sua grandiosità, aveva importanza monumentale, e tale da figurare in prima linea fra le grandi opere pubbliche dell' evo moderno ; consisteva infatti — come è ancora nell' odierno progetto — in un' edificio tubolare in pietra ed in ferro, con due gallerie sovrapposte in guisa che una, la inferiore, dovesse servire esclusivamente per il passaggio dei convogli, e l' altra la superiore al passaggio della via carrettiera, allora nazionale, Vogherа-Pavia. Secondo quel progetto gli accessi al Ponte dovevano essere muniti di quattro torri merlate per ciascun lato, rivestite di ornamenti in pietra, e vi dovevano essere rampe per riaccordamenti colla strada carrettiera per attuare il sovrapassaggio.

Senonchè il Governo, nello scopo di diminuire la spesa che avrebbe dovuto rimborsare alla Società delle Meridionali per la parte riflettente la strada carrettiera, fece modificare, riducendolo a forme più semplici e meno costose l' originario progetto ; ed il progetto così modificato ed ap-

provato con Decreto Ministeriale 29 Aprile 1865 è l'ultimo e quello che avrebbe dovuto senz' altro essere eseguito.

Ma in quel frattempo, veniva pubblicata la legge 20 Marzo 1865 all. *F* sui Lavori Pubblici, la quale all'art. 11 stabiliva che :

« Venendo aperto ad uso pubblico strade ferrate scor-
« renti nella stessa direzione delle strade nazionali esistenti,
« queste passeranno nella classe delle provinciali. »

La nostra strada già *Nazionale Voghera-Pavia*, dunque per effetto di detta disposizione di Legge passò nella classe delle strade *Provinciali*, perchè come è risaputo, nel frattempo era stata iniziata la costruzione della ferrovia Voghera-Pavia.

Al momento nessuno misurò la gravità delle conseguenze di un tale mutamento di classe ; ma quando il Governo, manifestò il proposito di ritenersi esonerato dalla spesa del sovrapassaggio, e che tale spesa doveva stare a totale carico della Provincia, essendo la Voghera-Pavia diventata Provinciale, sorse nella nostra Rappresentanza Provinciale col dolore della delusione subita dopo si lunga attesa, più che mai vivo l'interessamento pel completamento del Ponte di Mezzanacorti anche ad uso di strada carrettiera ossia colla variante che lo Stato aveva decretata quando la strada era nazionale ; d' onde una prima istanza della Deputazione Provinciale 3 febbraio 1866 N. 159 dietro iniziativa dei deputati Orlandi e Brambilla, reclamante l' attenzione del Governo sulla costruzione del Ponte sul Po a Mezzanacorti, con preghiera a voler comunicare tutti quegli atti e quelle pratiche, che meglio valessero a determinare i diritti ed i doveri della Provincia, in confronto della Società delle Ferrovie Meridionali, tanto dipendentemente da detta costruzione del ponte, come anche dalla costruzione della strada carrettiera di sovrapassaggio.

Il Ministero prese tempo a rispondere, avvertendo che sulla pratica pendeva ancora il parere del Consiglio Supe-

riore dei LL. PP., parere che appena conosciuto, avrebbe comunicato.

Il parere del Consiglio superiore in data 3 marzo 1866 nella parte che interessa la nostra Amministrazione Provinciale è il seguente:

« Visto il progetto A (rosso) in data 6 dicembre 1865 « compilato dall'Ing. della Società delle Strade Ferrate del- « l'Italia Meridionale *Cav. Valsecchi*, relativo alla nuova « inalveazione nel fiume Po ed opere di difesa e di accesso « al ponte tubolare presso Mezzanacorti sulla linea Vo- « ghera-Brescia costituito dai seguenti allegati:

« 1. Piano generale;
« 2. Planimetria parcellaria;
« 3. Profilo del Po;
« 4 Argine contenitore di destra;
« 5. Sistemazione dell'argine di Mezzana Bottarone:
« 6. Argine a pennello a sinistra;
« 7. Sistemazione della strada dei Ronchi;
« 8. Sistemazione dell'argine dei Rami;
« 9. Strada alzaia e suoi raccordamenti.

« Visto l'altro progetto B (verde) portante la stessa « data e compilato dallo stesso Ingegnere della Società « consistente in alcune proposte di modificazioni.

« Visto il 3° progetto pure della stessa data e dello « stesso autore distinto in N. 9 allegati per la derivazione « della strada Voghera-Pavia e suoi accessi al Ponte.

« Considerando che in vista della forte spesa neces- « saria per la attivazione della via carettiera e *per la cir- « costanza che la strada nazionale Voghera-Pavia è ora « passata a carico provinciale, sarà conveniente soprassedere « ad ogni lavoro riferibile alla suddetta via ad eccezione di « quelli che non potrebbero però essere eseguiti senza inter- « rompere l'esercizio della ferrovia.*

« È di voto

« *Che i lavori della via carrettiera debbano limitarsi a*

« *quei soli che non si potrebbero in seguito eseguire senza* « *interrompere l'esercizio della Ferrovia.*

E qui incomincia la dolente storia, per cui quel sovrapassaggio prima tanto meritatamente vantato nelle relazioni governative, e tanto giustamente reclamato dalla Provincia di recente costituita, non ebbe fino ad oggi la sua esecuzione.

Con decreto 27 marzo 1866, il Ministero « fatte le « debite riserve in ordine al progetto della via carrettiera « e de' suoi accessi al Ponte Tubolare, » autorizzava la Società « *a soprassedere per intanto alla posizione in opera* « *della impalcatura per la suddetta via, ed alla esecuzione* « *degli edifici di accesso, limitandone le relative costruzioni* « *al piano della ferrovia, lasciandone invariata la parte sot-* « *tostante, di modo che il passaggio sul ponte, per la via or-* « *dinaria, potrà essere eseguito senza ritardo quando sia* « *provvisto per gli accessi.* »

Con ciò, il Governo significava, sostanzialmente essere sua intenzione, di far sostenere a questa Provincia tutte le spese relative al sovrapassaggio del Ponte Tubolare di Mezzanacorti.

La Deputazione prima di spiegare una decisa opposizione, chiese in comunicazione, a mezzo del Governo, dalla Società concessionaria il progetto e la perizia relativa al detto sovrapassaggio, onde farsi un esatto criterio sulla entità della questione.

Le opere fino ad allora compiute sul ponte, a speciale servizio e destinazione del sovrapassaggio carrettiero, non avevano ancora raggiunta l'importanza di quelle che si possono constatare oggidì; per cui la spesa a sostenersi pel completamento del sovrapassaggio a quell'epoca, avrebbe importato per i soli lavori relativi agli accessi al Ponte, l'ingente somma di L. 720,000, alla quale avrebbe dovuto aggiungersi quella riguardante le maggiori spese occorrenti per dare al Ponte Tubolare la capacità di ricevere e so-

stenere i maggiori carichi che conseguono dal doppio passaggio ferroviario e carrettiero; spesa che la Società stava studiando, e che avrebbe comunicato appena compiuti i calcoli necessarii.

Parve alla Deputazione, il caso di sottoporre la pratica al Consiglio Provinciale, che nella adunanza 13 settembre 1866 prese la seguente deliberazione:

« Il Consiglio unanime nel ritenere l'opera a cui ri-
« flette l'attuale pratica come *eminentemente nazionale*, e
« che per tanto incombe al Governo di far in modo che
« essa venga sollecitamente compita, e specialmente a que-
« sta rappresentanza provinciale qual più vicina interessata,
« di reclamare anche a nome delle sue consorelle, onde
« non venga ritardato il beneficio a cui aspirano, ed a cui
« hanno diritto, incarica la Deputazione, acciò in continua-
« zione della pratica, faccia vive istanze presso il Governo
« per la piena ed intera esecuzione delle convenzioni in-
« tervenute fra esso e la Società delle Ferrovie Meridio-
« nali riflettenti il ponte tubolare di cui si tratta e le opere
« accessorie, alle quali convenzioni la Provincia di Pavia
« fu ed è completamente estranea. »

È pregio dell'opera riferire qui parte della Relazione della Commissione Consigliare, che precedette quella deliberazione, onde dimostrare l'altissima importanza che il Consiglio Provinciale attribuì allora *come sempre nelle sue successive deliberazioni*, al sovrapassaggio di Mezzanacorti.

« La vostra Commissione preoccupata della somma importanza di
« un passaggio stabile che metta in comunicazione le due parti in cui
« trovasi divisa la Provincia dal maggiore dei nostri fiumi, e consi-
« derando come la facilità delle comunicazioni sia la principale condi-
« zione materiale per il maggior sviluppo del progresso sociale, ha
« preso in serio esame la grave questione, onde proporvi qual sia, se-
« condo il suo avviso, la via migliore a seguirsi dalla Deputazione
« nel proseguimento della pratica. »

. . . . . .

« Si deve compire indilatamente l'opera in tutte le sue parti, onde

« non venga tradita l'aspettazione di tutte quelle popolazioni, che dalla « legge 21 agosto 1862 (N. 763) hanno garantito il beneficio di un « passaggio stabile sul Po in compenso dei molti e ben più gravi sa- « grifici che sono ogni giorno costrette a sostenere per le sempre cre- « scenti gravezze governative. »

. . . . . .

« Il Ponte tubolare a doppio uso sul Po a Mezzanacorti, è cer- « tamente per se stesso una di quelle opere d'arte colossali che ba- « stano da se sole ad illustrare il paese che le imprende e le compie, « e che ci mostrano sempre più come il progresso umano tenda ad « annientare quegli ostacoli che natura pose quasi a segregazione delle « popolazioni; infine essa è opera tale che porta grave pondo sulla « bilancia della scienza economica che giudica della civiltà dei popoli. »

. . . . . .

« Che l'opera di cui si tratta sia di grande importanza e di im- « portanza nazionale più che provinciale, basterà accennare inoltre i « vantaggi che da essa ne derivano. »

« Infatti, essa riunendo stabilmente le due sponde del Po, per- « metterà in ogni tempo ed in ogni circostanza, la comunicazione non « solo delle due frazioni della nostra Provincia, il che sarebbe il mi- « nimo dei vantaggi, ma bensì la comunicazione delle diverse Pro- « vincie che trovansi sulle due sponde ivi compresa la comunicazione « del gran porto di Genova con tutta la Lombardia, comunicazione « che in certe circostanze il gran fiume interdice ai veicoli ordinari « dal ponte in ferro di Casale sino alla sua foce. »

« È ciò non pertanto vero, come molte comunicazioni ferroviarie « già sono stabilite fra le Provincie che giaciono sulle diverse sponde « del Po, ma come tali comunicazioni, non bastino, noi l'abbiamo « visto anche nelle recenti circostanze di movimenti militari, e lo ve- « diamo ogni giorno nel fatto, che non sempre e non per tutti i ge- « neri, il commercio si serve delle ferrovie, e nel carreggiamento dei « veicoli ordinari fra Genova e la Lombardia tuttora vivissimo, e che « specialmente transita sulla strada ordinaria Casteggio-Pavia. »

La suaccennata deliberazione Consigliare non valse però a far mutare parere al Governo, ed a nulla approdarono le rinnovate e commoventi istanze rivolte al Ministero dalla Deputazione in data 19 novembre 1866 e 4 febbraio 1867, — *che anzi, di quei giorni si venne a conoscere che la Società concessionaria nel tracciare le palizzate sul canale del*

Po da otturarsi col terrapieno della ferrovia, ne limitava la base alla sola superficie occorrente alla strada ferrata.

La cosa era gravissima, e tale da compromettere forse definitivamente la futura costruzione del sovrapassaggio per la necessità di dovere in seguito, provvedere con incalcolabile dispendio e difficoltà tecniche, al tracciamento di una nuova base nel canale pel terrapieno delle rampe d'accesso; perciò la Deputazione, rinnovò istanze e preghiere al Ministero perchè *risparmiasse tanta iattura*, ma il Ministero si limitò a rispondere che in seguito alla sovracitata deliberazione del Consiglio Provinciale 13 settembre 1866 aveva deferita al Consiglio di Stato la questione circa la competenza passiva della spesa pel sovrapassaggio, onde poter stabilire se spettasse al Governo od alla Provincia di Pavia, il rimborso alla Società delle Ferrovie Meridionali delle spese per la costruzione e manutenzione del sovrapassaggio medesimo.

Dopo nuovi inutili tentativi della Deputazione presso il Governo perchè (*pure fatta riserva circa la questione sulla competenza passiva*) volesse intanto far estendere le palizzate anche alla sede del terrapieno delle rampe; con nota 30 maggio 1867 il Ministero comunicava il parere del Consiglio di Stato dichiarando in conformità, che

« il Governo era affatto estraneo alla esecuzione del sovrapas-
« saggio sul Ponte, con invito alla Provincia a deliberare in merito
« alla sua effettuazione a tenore delle convenzioni intervenute fra la
« Società ed il Governo, al quale intendevasi successa la Provincia
« nella conservazione e manutenzione della strada Voghera-Pavia. »

A questo punto, è dove veramente ammirabile si spiega l'interessamento della Deputazione Provinciale d'allora, la quale (per quanto sospinta ad estreme risoluzioni da una parte del Consiglio Provinciale), come *Fabius cunctator*, ottenne pacificamente dal Governo la revoca del gravissimo provvedimento sopracitato, che aveva mandato a sospendere

la costruzione delle palizzate pella sede del terrapieno delle rampe, il che, si ripete, avrebbe pregiudicata in eterno la questione del sovrapassaggio.

Infatti il Ministero con dispaccio 21 marzo 1867 rispondendo alle istanze della Deputazione Provinciale dichiarava che assecondando i desideri espressi

« aveva impartito ordini alla Società concessionaria, perchè pro-
« cedesse nei lavori in guisa da non pregiudicare o rendere in futuro
« meno facile o più costosa la esecuzione del sovrapassaggio, ed a non
« fare opere o lavori che potessero in avvenire rendere più difficile e
« più dispendiosa la deviazione della strada carrettiera e le relative
« rampe d'accesso e di allacciamento, che frattanto erano provvisoria-
« mente sospese; ed inculcandole specialmente di avere presente una
« tale considerazione nel tracciare la base del terrapieno della ferrovia,
« nella scielta delle cave di imprestito per la formazione dell'argine
« ferroviario, ed in altre opere consimili, colla raccomandazione di
« avere nella esecuzione della nuova inalveazione, i dovuti riguardi
« alle strade di accesso al Po ed al ponte in chiatte, curando di evi-
« tare per quanto fosse possibile ogni interruzione di passaggio e di
« comunicazione. »

Conchiudeva con dichiararsi

« sempre disposto a soddisfare nel miglior modo possibile ai giu-
« ficati desideri della Provincia confidando che da parte di questa, non
« si sarebbero mossi ostacoli al celere progresso dei lavori di traver-
« sata e di inalveamento richiesti dalla costruzione della ferrovia. »

Forse questo sarebbe stato il momento *psicologico*, poichè l'entente sembrava così cordiale, per addivenire a trattative col Governo, onde assicurare col minimo sacrificio possibile per la finanza provinciale, l'esito di un'opera, che a quest' ora, coi prosperati commerci, colle aumentate comunicazioni, col rigoglio della nuova vita nazionale, coi nuovi e mirabili mezzi di trasporto, avrebbe riversato a dismisura nelle casse della Provincia, il contributo d'allora, e cementati i vincoli di fratellanza amministrativa fra noi, ed aumentate le relazioni colle importanti Provincie finittime.

Senonchè la Deputazione non poteva eccedere le proprie competenze; e specialmente, in seguito al suaccennato voto del Consiglio di Stato, secondo cui il Ministero aveva esplicitamente dichiarato che il Governo si riteneva estraneo a qualunque spesa relativa al sovrapassaggio, e contemporaneamente aveva richiesto il voto della Rappresentanza della Provincia, dovette sottoporre nuovamente la questione al Consiglio Provinciale, che in adunanza 26 giugno 1867 approvava il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio ritenuta la necessità e l'urgenza di veder salvi i « diritti della Provincia pel passaggio di cui si tratta, incarica la De- « putazione Provinciale, pel caso in cui riescano infruttuose le ulte- « riori pratiche amministrative, ad iniziare gli incumbenti giuridici « contro la Società delle Ferrovie Meridionali e contro il Governo « perchè sia tenuta la medesima Società ad ultimare a sue spese « quanto è relativo al suddetto passaggio — e di sentire prima di ini- « ziare i detti incumbenti giuridici in proposito alcuni Legali. »

Di conformità a tale deliberazione, la Deputazione, esaurita ogni pratica amministrativa, richiese ed ottenne il parere di due illustri Giureconsulti (Giuseppe Pisanelli e Francesco Restelli); ed anche a questo punto sarebbe stata vera fortuna se la Provincia recedendo alfine da una assoluta opposizione ritenuta ingiusta dai detti consulenti avesse condotte le cose in guisa, da assicurare fin d'allora, ai proprii amministrati, il sospirato soprapassaggio, sempre, s' intende, col minimo sacrificio possibile per la finanza provinciale.

Ma invece non fu così, e la Provincia indugiò tanto, che la Società Ferroviaria con citazione 4 Marzo 1871 chiamò il Ministero dei Lavori Pubblici e quello delle Finanze avanti il Tribunale Civile di Firenze, per vederli condannati a rimborsarle, mediante annualità, le maggiori spese di costruzione e di manutenzione del ponte, a confronto di quello che essa avrebbe incontrato, qualora il

ponte avesse dovuto servire al solo uso della ferrovia, cogli interessi dalla domanda ; *ed i Ministeri convenuti con altra citazione 5 aprile 1871, usciere Comelli, si affrettarono ad evocare in garanzia la Provincia di Pavia pel rilievo dalla domanda spiegata dalla Società contro il Governo.*

Ed a questo punto si complica quella sequela di guai che, passando la questione dal campo amministrativo a quello giudiziario fu ventura se la Provincia non ne usci perdente.

Triste prospettiva invero sarebbe stata quella, per cui la Provincia avesse dovuto rimborsare al Governo una annualità da determinarsi sulla somma di **L. 2.214.558. 07** (che a tanto ammontava il credito proposto dalla Società Attrice) ossia una contribuzione annua di circa L. 100,000 senza avere i vantaggi del soprapassaggio sul ponte tubolare !!!

Eppure non mancarono nel lungo dibattito, giudicati che sembrarono sanzionare l' ingiusta massima !....

Finalmente la Cassazione di Firenze, con sentenza 30 marzo 1891 uniformandosi al precedente giudicato della suprema Corte di Roma a *sezioni unite* che aveva pronunciato con decisione 6 giugno 1890, *confermò* la sentenza della Corte d' Appello di Lucca 31 gennaio 1889, in *quanto aveva escluso l' obbligo della Provincia di tener rilevati i Ministeri per le spese annesse ai lavori anteriori al 1.° gennaio 1866, cassando* la sentenza stessa in quanto aveva respinta la domanda di rilievo, per le spese relative ai lavori *posteriori* alla data 1. gennaio 1866, rinviando la Causa alla Corte d' Appello di Venezia, affinchè nella parte annullata venisse la questione decisa.

Fu già grande vantaggio per la Provincia l'assolutoria dal rilievo delle spese già compiute anteriormente al 1° gennaio 1866 ; ma rimaneva pur sempre una grande incognita da discutersi, e cioè, l' importo delle spese sostenute dalla Società per conto del Governo relativamente al sopraponte

dal 1° gennaio 1866 in avanti, come aveva riservato la Cassazione di Firenze.

Ad un primo attito giudiziario avanti la Corte di rinvio di Venezia, per la discussione di quella questione, la Provincia, con sentenza 13 gennaio 1893, rispetto alla domanda di rilievo proposta dal Governo fu assolta *allo stato degli atti dalla osservanza del giudizio;* ma ciò lasciava appunto campo libero al Governo di riproporre se e quando l'avesse creduto — una nuova domanda giudiziale.

Ed il Governo non si tosto la Legge 28 Luglio 1895 N. 458, ebbe approvata la convenzione tra esso e la Società delle Meridionali — relativamente all' importo dovuto alla Società stessa per le spese sostenute relativamente al soprapassaggio, notificò alla Provincia, che per ispese sostenute al detto scopo, posteriormente al 1° gennaio 1866 il Governo si trovava in grado di giustificare un credito di L. 1.394.380.24.

Nuova e grande fu la sorpresa della Provincia, la quale vedendo da anni assopita la questione, la credeva morta; ma buono invece, e salutare fu il risveglio; perchè la Provincia coll' opera sagace e prudente dell'ill. senatore Gaspare Cavallini Presidente del Consiglie Provinciale, del compianlo Comm. Pellegrini, Presidente della Deputazione Provinciale, dei sigg. Consiglieri Provinciali Bergamasco e Giacobone, del compianto Ing. Bettelli e del Consiglio Provinciale che approvò il loro operato, seppe condurre le trattative di accomodamento avviate col Governo in guisa, che con transazione divenuta definitiva il 30 Agosto 1900 finì col pagare a finale transazione al Governo la somma di L. 175.000, *con diritto, mediante il pagamento di detta somma, di valersi del soprapassaggio se e quando lo voglia, e senz' obbligo in Lei di sborsare per ciò qualsiasi contributo o compenso a chicchesia per le opere attualmente esistenti.*

Allo stato delle cose, migliore soluzione invero non si poteva desiderare, ed è ingiusto ed ingeneroso il pensiero

di coloro, che pensano come la Rappresentanza Provinciale abbia a lungo dormito sulla importante questione ; mentre è invece dimostrato, che se grandissimo vantaggio a tutti gli interessati al soprapassaggio stabile a Mezzanacorti sarebbe derivato, se, riservata la questione della competenza passiva, le opere relative incominciate nel 1862 fossero state proseguite anche dopo il 1865 e completate, è però certo, come fu anche sopra dimostrato, che la Provincia poteva uscire da questa questione, assai meno venturosamente di quanto l'opera dell' odierna amministrazione ha saputo ottenere.

Insomma l'originaria somma che la Società richiedeva ai ministeri e che la Provincia avrebbe dovuto rimborsare al Governo in base al deciso della Corte d' Appello di Firenze 29 Luglio 1875, era di L. 3,161,474,45.

Assolta la Provincia pel rilievo relativamente alle somme spese anteriormente al 1° Gennaio 1866, rimaneva pur sempre l' obbligo eventuale della rifusione di un credito proposto dal Governo prima in L. 1.925.876,61 dappoi rettificato in L. 1.394.380,21.

Ebbene, come fu detto, a saldo d' ogni partita *e con le fruttuose riserve di cui nella transazione 30 agosto 1900*, furono pagate a completo saldo dalla Provincia L. 175 mila!

Eppure, un' egregio Consigliere Provinciale, (l' on. Valsecchi) certamente illuminato dalla giustizia del caso, e dalle previsioni per l' avvenire, solo, ed in ciò contradetto dal Presidente della Deputazione Provinciale (che essendo allora pendenti le pratiche per la transazione credeva di pregiudicarne il buon esito) ebbe il nobile coraggio di proporre al Consiglio « che non si pagassero neanche le dette Lire « 175 mila, insistendo presso il Governo perchè le lasciasse « alla Provincia come primo acconto del suo contributo per « il compimento della grande impresa ».

E questo sia il voto e l' augurio per un concorso go-

gernativo il giorno in cui la Provincia avrà finalmente deliberata la costruzione del soprapassaggio.

Chi ha seguita la storia amministrativa e giudiziaria relativa alla presente pratica, deve essersi convinto di questo:

a) Che la questione del soprapassaggio di Mezzanacorti non potè prima d' ora essere proposta per le gravi questioni giudiziarie inerenti, che iniziate nel 1871, ebbero solo termine colla transazione 30 Agosto 1900;

b) Che definite tali quistioni, è giunto il momento di richiamare la Rappresentanza Provinciale di Pavia ai voti ripetutamente espressi per la esecuzione dell'importantissimo passaggio stabile sul Po;

c) Che sarebbe insania lasciare incompiuta un'opera così grandiosa e di riconosciuto interesse interprovinciale e nazionale, dopo che *in opere inerenti al solo soprapassaggio* e che ne costituiscono la parte più importante, *furono* già spesi tanti milioni che andrebbero completamente frustrati, e che invece con un semplice sacrificio finanziario relativamente lieve, si possono oggi utilizzare, compiendo finalmente, la doverosa impresa, destinata a congiungere le due parti della nostra Provincia tuttora divise dal più gran fiume d' Italia;

d) Che il soprapassaggio di Mezzanacorti per la sua centralità rispetto ai vari territori della Provincia, e per ragioni di economia risponde, ai desiderati che il Consiglio Provinciale ha espresso nella sua deliberazione 18 dicembre 1893, e nelle riserve contenute nella transazione 30 agosto 1900.

Oramai la questione è matura. È lo stesso Governo che testè a mezzo della R. Prefettura di Pavia (come risulta dal Conto Morale della Provincia testè pubblicato) sollecitava la nostra Provincia a dare esecuzione alle opere di finimento al ponte di Mezzanacorti pel sovrapassaggio, espri-

mendo così la propria adesione alla impresa ed il proprio convicimento circa la necessità e l' attuabilità della medesima, il che ci è arra di un congruo concorso governativo nella spesa.

E non potrebbe essere altrimenti, perchè un passaggio stabile in quella località, risponde oltre che ai bisogni della Provincia nostra a vere esigenze nazionali ed a ragioni strategiche, si che fu votato dalla Rappresentanza Nazionale colla Legge 21 Agosto 1862 N. 763.

I Comuni dovranno dal canto loro contribuire, essendo evidente e grandissimo il vantaggio che loro deriverà da un passaggio stabile, non più soggetto alle interruzioni dovute alle escrescenze del fiume da cui tanto nociumento risentono i commerci specialmente nella stagione della vendemmia, si da compromettere e le naturali tendenze, ed il buon esito delle contrattazioni.

La Provincia faccia il resto ; tenendo ben presente, per ogni conseguente ragione di diritto, che la Corte di Cassazione di Roma a sezioni unite con decisione 6 giugno-8 luglio 1890 ha ritenuto in modo definitivo ed ineccepibile, che il soprapassaggio carrettiero sul ponte di Mezzanacorti *fa parte della strada provinciale Voghera-Pavia.*

PARTE II

Considerazioni tecniche

Il completamento dell' attuale ponte in ferro richiede tre opere distinte, e cioè : le rampe in rilevato destinate a collegare gli accessi col piano di campagna ; gli accessi alle testate del ponte ; il finimento del soprapassaggio propriamente detto.

Così pure tre sono i dubbi, che, da una critica non appoggiata a seria base di analisi e di calcolo, si vollero emettere circa la sommergibilità delle strade d' accesso, specialmente nel tratto del Sicccomario, la stabilità delle rampe e degli accessi, la sicurezza del soprapassaggio.

* *

Il primo appunto non è serio e la sua confutazione è tanto alla portata di chiunque voglia appena fermarvi la propria attenzione, che non sembra il caso di trattarne diffusamente. Difatti la sponda destra è fuori di qualsiasi discussione. La sponda sinistra è in ottime condizioni di riparo ed è difesa dalle arginature dei Ronchi e dell' alto

Siccomario, la quale ultima s' impiglia da una parte alla costiera di Sommo e dall'altra termina al ponte sul Ticino. La sommergibilità del tronco di strada fra la cascina Spairani e Tre re Nicovo, e di quello successivo sino al ponte Ticino, non può verificarsi che in casi, straordinarissimi, di rottura delle arginature come nell' anno 1868, in cui avvenne eccezionale piena del Ticino. Ora, se si pensa che queste arginature sono oggidì, tutte quante annoverate fra le opere di seconda categoria, e quindi trovansi difese validamente e mantenute a cura dell' Ufficio del R. Genio Civile, non si possono in buona fede, rintracciare gli estremi della sommergibilità nei casi anzidetti.

* *

Il modo supriore ad ogni elogio con cui fu eseguito il ponte di Mezzanacorti, preso e citato a modello, in ogni tempo e da ogni tecnico, basta da solo, dato lo stato soddisfacentissimo di conservazione, a rassicurare circa la stabilità delle fondazioni già predisposte per gli accessi.

Se poi si considera che le opere da compiersi, per l' attuazione dei medesimi, non sono di ripiego, ma rappresentano bensì l' attuazione di un concetto e di piani accuratamente studiati e stabiliti in precedenza (giacchè, come nessuno ignora, il ponte, sino dall'origine, ebbe la duplice destinazione di ferroviario e carrettiero e fu progettato ed eseguito come tale in modo completo, salvo le opere suaccenate non si può ragionevolmente mettere in dubbio l'attuabilità, in via normale, degli accessi, così da permettere una comoda e sicura viabilità.

E per le rampe, occorre discutere della posssibilità di eseguirle con tale sezione, con banchine o scaglioni, da eliminare qualsiasi incertezza sulla loro stabilità ?

* *

Il terzo appunto, riflettente la sicurezza del soprapassaggio, vale la spesa di una confutazione ; abbenchè, a rigor di termini, il modo lodevolissimo con cui l'opera grandiosa fu compiuta, i risultati più che rassicuranti delle prove di collaudo eseguite nel 1867, il non mai interrotto esercizio oltre trentennale, la prova luminosa di eccezionale resistenza data dal ponte in occasione del disguido accaduto di recente, sarebbero già sufficienti ad eliminare qualsiasi dubbio circa l' attitudine dell' attuale ponte al soprapassaggio dei comuni veicoli e di un treno tramviario.

Pure sarà opportuno il metter in rilievo i dati fondamentali che servirono di base alla compilazione del progetto e successiva costruzione del ponte, nonchè i risultati delle prove di collaudo.

La distanza d'asse ad asse delle pile è di metri 76,10 ma si riduce ad una luce netta fra gli appoggi di metri 73.50; la larghezza superiore, marciapiedi compresi, è di metri 9.50. Il peso proprio permanente delle travate, compreso il tavolato e l' armamento dei binari, progettato, per metro corrente di coppia di travate, in chg. 8240, risultò, ad opera compiuta, di chg. 8810.

Il sopraccarico accidentale pel passaggio dei treni fu ritenuto in progetto di chg. 4000 per binario, e così, per due binari, e per metro corrente di ponte, chg. 8000.

Il sopraccarico accidentale per la via carrettiera fu stabilito in ragione di chg. 400 per metro quadrato, e così, per metro lineare di ponte, chg. 3800

Le prove di collaudo, statiche e dinamiche, furono eseguite in diversi modi che non è qui il caso di riferire, dando sempre ottimi risultati, non solo con carichi nella misura di cui retro, ma con altri anche maggiori ; e la massima saetta d' inflessione, che fu di millimetri 26, riuscì

di ben poco superiore alla *metà* della massima saetta ammessa e prestabilita.

Rifacendo i calcoli pel caso del progettato completamento, e portando a chg. 9600 il peso permanente, a chg. 9000 il sopraccarico accidentale pel passaggio dei treni ferroviari, mantenendo quello suesposto per la via carrettiera, valutando a chg. 700 quello dovuto alla tramvia, e tenendo per lunghezza delle travature la distanza d'asse ad asse delle pile, di metri 76.10, si venne alla conclusione (*) che, col progettato completamento, le condizioni verrebbero mutate di poco. Giacchè, mentre il ferro, al presente, è sottoposto ad uno sforzo minimo di chg. 6 per millimetro quadrato di sezione netta (ed i chiodi a soli chg. 4), col nuovo impianto, lo sforzo massimo in pochissime sezioni supererebbe i chg. 7 per millimetro quadrato.

Ora, se si tien conto che il carico *minimo* di rottura alla compressione è pel ferro di chg. 28, per millimetro quadrato, e che, da diversi costruttori distinti ed esperimentati, sono ammessi fino a chg. 10, per millimetro quadrato, quale carico di sicurezza, appare chiaramente che l'aumento di sforzo cui verrebbe assoggettato il ferro non è certamente tale da arrecare sospetto di danno, per quanto minimo, alla stabilità dell' opera.

Se poi si riflette

1. che il carico accidentale reale, dovuto al transito dei treni, è notevolmente inferiore a quello di chg. 9000 assunto nel calcolo, ed il quale ultimo solo si verifica nelle prove di collaudo ;

2. che un sopraccarico di chg. 3800 per la via carrettiera (ossia di chg. 400 per metro quadrato) equivale all' ipotesi — certamente irrealizzabile, data l' ubicazione

---

(*) Lo studio della questione fu eseguito in modo completo dall' Ing. G. Credazzi di Voghera.

del ponte — di una folla di persone occupante l' intiero piano stradale, ed è maggiore di quello derivante dal transito non interrotto di carri portanti sino a 6 tonnellate per asse ;

3. che, nella calcolazione mai si tenne conto nè dei montanti, nè del contraventamento delle travi, e che la distanza reale fra gli appoggi è, come già fu accennato, inferiore a quella di metri 76.10, tenuta per base di calcolo, si può dietro le predette risultanze affermare che il completamento della carrettiera ed il passaggio su di essa di un treno tramviario, oltre che dei còmuni veicoli, si possono eseguire e praticare con tutta sicurezza.

* *

Un cenno per finire sul costo dell' opera.

Un conteggio sommario, ma istituito su base larga, e che può facilmente essere controllato e rifatto, da i seguenti risultati :

Rampe al 3 o[o ed accessori . . .	Lire	680.000
Finimento del soprapassaggio . .	»	100.000
Accessi alle testate . .	»	220.000
Sommano	L.	1.000.000

Questa cifra rappresenta un massimo attendibilissimo tanto più che il conteggio è confortato da calcoli istituiti da altri tecnici, (*) con criteri e risultati analoghi.

Cosicchè, volendo largheggiare ancora, e, per tener conto di tutte le eventualità possibili, portando il costo dell' opera a Lire 1.100.000, si può, senza tema di affermare checchessia con leggerezza, prendere questa cifra ultima per ammontare meritevole di fiducia.

Una conferma di quanto sopra la si ha nella formale

(*) Ing. Credazzi, Afferni, ecc.

proposta che fu, in questi giorni, presentata alla Provincia, per l' esecuzione di tutte le opere " à forfait „ per l' anzidetta somma di Lire 1.100.000, ed in base a dettagliato progetto del, già menzionato Ing. Gustavo Credazzi.

Finalmente, per tener conto dei lavori necessari per l' adattamento di alcuni tronchi stradali affluenti al ponte, del concorso eventuale ai lavori di riduzione o di adattamento del ponte sul Ticino, della formazione di più solida massicciata, con pietrisco o maggior quantità di ghiaia di Po, per la provinciale Casteggio-Pavia, in sinistra sponda del fiume, sino a Pavia, non sarà fuor di luogo assegnare altre lire 100.000 e portare così a 1.200.000 lire la cifra definitiva, base del piano finanziario che costituisce la terza ed ultima parte della presente relazione.

PARTE III

Piano finanziario

Mentre le considerazioni svolte nella prima parte di questa Relazione assisterebbero l'assunto del Comitato per una spesa di gran lunga maggiore, le risultanze di quelle svolte nella seconda parte, e specialmente l'offerta concreta ivi accennata dell'Ing. Credazzi spianano la via alla soluzione del problema finanziario.

E gli è perciò, che il Comitato riassumendo come segue gli studî le lunghe ed elaborate discussioni fattesi nel suo seno ha la ferma convinzione di presentare agli Enti interessati una proposta facile e meritevole della loro approvazione.

* *

Fissata nella cifra di L. 1.200.000 la somma necessaria al completamento del ponte tubulare di Mezzanacorti per il sovrapassaggio della Strada Provinciale ed alle opere o lavori complementari di cui fu fatto cenno, pensa il Comitato che essa possa attingersi per L. 350.000 dai con-

tributi in somma capitale dello Stato e della Provincia e per le altre L. 850.000 da un'operazione di credito o prestito, al cui ammortamento provvedano il pedaggio, i Comuni interessati, e la Società concessionaria della tramvia che attraverso il ponte completato congiungerà finalmente Casteggio con Pavia, e, come corrispettivo fisso dei diritti di passaggio del suo materiale rotabile.

Giova dire partitamente di codesti contributi e corrispettivi.

I. **Contributo dello Stato.**

L'utilità dell'opera, la sua eccezionale importanza, gli obblighi che la legge assegnerebbe allo Stato di contribuire per ben maggior tangente ad assicurare la prima e per ora unica comunicazione stabile attraverso il Po delle varie parti del territorio provinciale, mentre fanno risaltare la mitezza e discrezione delle previsioni del Comitato per un contributo dell'Erario nella somma di L. 150.000, escludono qualsiasi dubbio di difficoltà finanziarie o di altro genere da parte del Governo.

E ciò tantopiù tenendo conto dei precedenti che, come fu dimostrato, si possono invocare per lo speciale intervento dello Stato nell'opera di cui si tratta, nonchè dell'interesse dal Governo anche ultimamente dimostrato per il completamento del sovrapassaggio, se si tien conto altresì della somma anche maggiore riscossa dall'Erario in base alla transazione fatta colla Provincia per la vertenza relativa al sovrapassaggio e che compenserebbe l'esborso che ora l'Erario sarebbe chiamato a fare.

II. **Contributo della Provincia.**

Per stabilire quale debba essere il contributo della Provincia di Pavia bisogna tener conto di due fatti im-

portanti ; e cioè, dell'utilizzazione del materiale dell'attuale ponte in chiatte, e dell'onere che il Bilancio provinciale può risentire — tanto più col procedere degli anni — dalla manutenzione del ponte medesimo e da quella delle strade d'accesso.

Coll' attivazione del sovrapassaggio sul ponte tubulare di Mezzanacorti egli è certo che la Provincia potrà disporre di tutto il materiale che forma l'attuale ponte in chiatte o per utilizzarlo negli altri ponti in chiatte o per venderlo. Dal Resoconto Generale Consuntivo testè pubblicato per l'anno 1900 risulta che il materiale costituente il ponte di Mezzanacorti figura fra le attività patrimoniali della Provincia per la somma di L. 117.308.64.

Riguardo alla manutenzione del ponte e delle strade d'accesso si osserva che se (v. Rendiconto Morale 1900-1901 della Deputazione Provinciale pag. 11) nel triennio 1898-1899-1900 le riparazioni alle strade d'accesso ragguagliarono soltanto una spesa media di L. 1979.23, contribuendo così a che dall'esercizio del ponte la Provincia ritraesse per quel triennio un' avanzo medio annuale di L. 2435.85, le riparazioni stesse in anni precedenti richiesero ben maggior spesa ; per esempio :

nell'anno 1890	. . .	L. 7.301.87
» 1891	. . .	» 11.389.62

e non si possono per i successivi indicare cifre precise, perchè posteriormente all'anno 1892 i Resoconti provinciali non riportano, per le riparazioni ai ponti e porti natanti, i dettagli di prima, mentre risulta dal Rendiconto morale della Deputazione per l'anno 1898-1899 (pag. 43) che sempre per il ponte di Mezzanacorti nel 1898 si ebbe una spesa complessiva di L. 10.021.55, e per le riparazioni ordinarie e straordinarie del 1899 erano già approvate perizie per un importo di L. 25.700.

Non basta. L'attuale ponte in chiatte si trova a giudizio dei competenti in tali condizioni di deperimento da renderne urgente il progressivo rinnovamento che porterà un'onere non indifferente al Bilancio provinciale e per lunga serie d'anni; non potendosi supporre che l'Amministrazione Provinciale voglia considerare la spesa relativa come aumento di valore patrimoniale mentre per la natura dell'ente va soggetto a continuo deperimento, la spesa stessa vuol essere in determinato tempo ammortizzata.

E la stessa Deputazione Provinciale ha dimostrato di doversi seriamente preoccupare della grave spesa pel servizio dei ponti destinata a progressivo aumento, scrivendo nel suo Rendicondo morale per l'anno 1900-1901 (pagina 125): « la Deputazione preoccupata della grave spesa « pel servizio e l'amministrazione diretta dei ponti (pella « cui manutenzione e riparazione fu approvata anche in « quest'anno 1901 una perizia per l'importo di L. 78.000, « *delle quali L. 30.000 da sovvenirsi dal Bilancio provin-* « *ciale)* credette non inutile ripetersi sull'argomento perchè « e dalle cifre e dalle considerazioni esposte possiate farvi « un' esatto cdncetto e manifestare il vostro voto occorrendo « in merito alla convenienza dell' uno o dell' altro sistema « di gestione (appalto od economia) ».

È codesto un grido d'allarme molto significativo, e che in un colle poche cifre sovra esposte pienamente giustifica la previsione di un'onere medio annuale al bilancio provinciale, per lunga serie d' anni e per la manutenzione del ponte in chiatte a Mezzanacorti, non inferiore certo a L. 5.000 che al tasso del 4 0[0 corrisponde all' impiego di un capitale di L. 120.000.

Pertanto coll' attivazione del soprapassaggio sul ponte tubulare la Provincia

a) avrebbe disponibile per realizzarlo od utilizzarlo altrove un materiale che essa stessa valuta a .	Lire 117.308.64
b) risparmierebbe l'impiego di un capitale di . .	» 120.000.00
e complessivamente	Lire 237.308.64

di fronte alla qual somma quindi il Bilancio Provinciale non incontrebbe alcun sacrificio, migliorerebbe anzi la propria consistenza patrimoniale e di esercizio, contribuendo all' attuazione del sovrapassaggio stabile colla somma di L. 200.000 quale fu dal Comitato conteggiata nel suo piano finanziario.

III. **Contributo dei Comuni.**

Il contributo necessario da parte dei Comuni interessati al sovrapassaggio stabile di cui trattiamo fu oggetto di speciali accurati studi del Comitato, di laboriose ed imparziali discussioni nel suo seno ; ed, abbandonando criteri teoricamente seducenti ma in pratica assai spesso fallaci, per inspirarsi invece al vero e reale interesse diretto od indiretto che i singoli Comuni possono avere dall' opera e tenendo ben conto della rispettiva potenzialità economica ha formato il riparto che è descritto nell' apposito allegato alla presente Relazione.

Tale riparto, per un contributo annuo per 50 anni, per il periodo, cioè, necessario all'ammortamento del prestito a contrarsi, e che nella sua gamma dalle quote massime di L. 2 mila per i Comuni di Pavia e di Casteggio, i principali interessati, a quelle minime di L. 10 dimostra con quale cura sottile e diligente il Comitato si sia studiato di adattarlo ai singoli Comuni elencati, importa una somma complessiva di L. 9.300.

Senonchè tale contributo potrà anche essere in seguito allegerito, pensando il Comitato che a favore dei Comuni contribuenti debba devolversi il maggior gettito del pedaggio oltre alla somma come cifra assegnata a quel cespite nel piano finanziario formulato dal Comitato, e di poco superiore al reddito medio attuale. E non è certo codesta una vana lusinga, una lustra, per i Comuni, giacchè la sicurezza e stabilità del nuovo passo attraverso il Po non mancherà

di richiamarvi un maggior transito ben superiore a quello previsto, come necessaria conseguenza dello sviluppo che il traffico risentirà dalla continuità di quella grande arteria stradale.

IV. **Prestito a contrarsi ed annualità relativa.**

Conteggiati nelle rispettive somme di L. 150 000 e L. 200.000 i contributi dello Stato e della Provincia e così complessivamente L. 350.000, sulla cifra presunta come sopra necessaria di L. 1.200.000 restano a provvedersi L. 850.000, che certamente colla garanzia della Provincia (e di questa garanzia diremo subito), sarà possibile senza dubbiezza di ottenere o da qualche Istituto di Credito o da pubblica sottoscrizione al tasso del 4 0l0 con ammortamento in 50 anni.

L' annualità corrispondente comprensiva dell' interesse e della quota di ammortamento in 50 anni importa L. 39.567.00.

Il prestito vuol essere naturalmente verso i terzi garantito dalla Provincia, e questa non potrà avere difficoltà alcuna ad accordarla esulando dall'operazione qualsiasi dubbio di rischio per il bilancio provinciale.

A coprire, infatti, quell'annualità di L. 39.567.00 basta il gettito del pedaggio *limitato alla media dell'ultimo triennio* (L. 29.789.64) ed una parte soltanto dei contributi da parte dei Comuni e da parte della Società concessionaria che usufruirà del soprapassaggio per una linea tramviaria diretta Casteggio–Pavia di cui diremo in appresso.

Dappoichè questi contributi — dei Comuni e della Società concesionaria predetta — importano complessivamente

la somma di	L.	19.300.—
basterà alla Provincia di riscuotere	»	9.777.36
per ottenere colle	»	29.789.64

date già oggi dal pedaggio, la somma di L. 39.567.— richiesta dal servizio del prestito.

V. **Pedaggio.**

È antico il voto che vorrebbe abolito quel balzello da alcuno qualificato come avanzo medioevale; ed è inutile il ripetere qui le molte considerazioni che dovrebbero determinarne l' abolizione sedondo l' unanime desiderio.

Ma è pur inutile di richiamare le ripetute discussioni svoltesi in seno del nostro Consiglio Provinciale in merito a tale argomento, e che sempre conchiusero col riconoscere la necessità di doverlo ancora mantenere, e gli studi fatti da zelanti Amministratori poterono condurre soltanto all'unificazione e temperamento delle tariffe prima vigenti.

Soverchia pertanto sarebbe la pretesa che il Comitato avesse trovata la soluzione del problema finanziario senza far assegnamento sul diritto di pedaggio per il soprapassaggio stabile di cui si tratta. Però l' attuazione di quell' opera potrà condurre alla pratica graduale abolizione di quel balzello (almeno per il passo di Mezzanacorti), giacchè allorquando sarà estinta la somma che si deve assumere a prestito per la costruzione dell' opera il pedaggio potrà essere abolito o per lo meno ridotto all' importo corrispondente alle spese di sorveglianza e di manutenzione. Pertanto il Comitato senza pensare ad alcun aumento delle tariffe attuali, e solo facendo calcolo sopra una esigua parte di quell' aumento che l' universale consenso attribuisce al pedaggio sull' attuando soprapassaggio stabile per il naturale aumento del traffico che sarà a quel passo richiamato dalla sicurezza e stabilità del transito, ha nel piano finanziario conteggiata per quell'introito la somma di L. 35.000 superiore cioè di sole L. 5210.36 all' entrata media verificatasi nel triennio 1898-1899-1900 per il pedaggio sul ponte in chiatte a Mezzanacorti in L. 29.789.64.

VI. **Contributo della Società concessionaria della linea tramviaria Casteggio-Pavia.**

Nessun dubbio che stabilita mercè l' attuazione del soprapassaggio la continuità della strada provinciale Casteggio-Pavia si renderà possibile l' impianto di una linea tramviaria, che colleghi direttamente l'importante centro commerciale di Casteggio col capoluogo della Provincia e coll' Agro Pavese, e col Lombardo, ai quali tendono gran parte dei prodotti della fertile e industriosa regione. Sarà così sciolto il voto da molti anni espresso dalle popolazioni interessate e destinato a compiersi malgrado l' interruzione al Po, tanto esso risponde al bisogno ed agli interessi della vasta plaga naturalmente tributaria di quell'importantissima arteria stradale. E l' impianto di quella linea tramviaria sarà tanto più indicato e praticamente facile, risolvendosi, come fu accennato nella parte II^a di questa Relazione, la questione dell' adattamento del ponte sul Ticino a Pavia, le cui attuali condizioni riescono anche difficili al transito del careggio usuale.

Per un calcolo pratico e serio dell' ammontare di tale contributo il Comitato non poteva trovare miglior base che sull' elaborato preventivo allegato alla Relazione pubblicata dal Comitato promotore di un nuovo ponte in ferro sul Po alla Becca. All' appoggio infatti di diligentissimi e convincenti conteggi quel Comitato ha potuto stabilire che la Società esercente la linea tramviaria transitante su quel ponte dovrebbe per diritti di passaggio con carri vuoti, un corrispettivo annuo non inferiore alle L. 13.000 riducendolo nel suo piano finanziario alla cifra tonda di L. 12.000.

Non può dubitarsi che analoghi criteri possano applicarsi al transito sul sovrapassaggio a Mezzanacorti ; chè anzi vi sarebbe argomento a presumere un ben maggiore

transito di materiale rotabile tramviario, e quindi un corrispetlivo maggiore del sovraindicato.

Ma il Comitato, sebbene abbia ricevuto dalla Società delle Ferrovie del Ticino diretta assicurazione di essere disposta a destinare per il soprapasssaggio al ponte tubolare di Mezzanacorti lo stesso corrispettivo previsto come sopra per il transito sul progettato ponte alla Becca, e cioè di L. 12.000, lo ha conteggiato nel suo piano finanziario per sole L. 10.000.

* *

Non richiedono speciale commento le due altre cifre segnate nel passivo del piano finanziario : l' una per tassa di Ricchezza Mobile sul prestito a contrarsi e per le spese della sua gestione ; e l' altra per le spese di sorveglianza e di manutenzione del sovrapassaggio. Entrambe furono calcolate in misura superiore al bisogno.

Riassumendo il piano finanziario si presenta colle seguenti cifre (vedi pag. seguente) :

Somma necessaria come alla parte IIª della Relazione		L. 1.200.000
Concorso dello Stato	L. 150.000	
Concorso della Provincia . . .	» 200.000	» 350.0000
A provvedersi con un prestito ammortizzabile in 50 anni al tasso del 4 o\o		L. 850.000

Esercizio annuale

Introiti

Diritti di pedaggio	L. 35.000.00	
Contributi dei Comuni	» 9.300.00	
Contributo della linea tramviaria per il transito del materiale vuoto .	» 10.000.00	
	L. 54.300.00	

Spese

Annualità per il servizio del prestito comprensiva dell'interesse ed ammortamento .	L. 39.567.00
Tassa Ricchezza Mobile sul prestito e spese per la sua gestione	» 7.000.00
Spese di sorveglianza, manutenzione, fondo ammortamento spese prestito ed impreviste	» 7.733.00
	L. 54.300.00

* *

Rassegnando al giudizio del pubblico e degli Enti interessati il risultato dei propri studi, il Comitato si lusinga di avere additato una soluzione pratica e facile per il compimento di un' opera che oltre al corrispondere al desiderio ed al bisogno di una vasta plaga del territorio provinciale tornerà di decoro alla Provincia nostra.

Casteggio, 12 Settembre 1901.

Pel Comitato Promotore

I Relatori

Avv. Giovanni Venco.
Ing. Achille Basil.
Avv. Celestino Valsecchi.

Riparto fra i Comuni

Circondario di Voghera.

	Quote annue per 50 anni
Mandamento di Voghera:	
Voghera	Lire 500 —
Cervesina	» 25 —
Pizzale	» 30 —
Retorbido	» 50 —
Rivanazzano	» 50 —
Mandamento di Broni:	
Barbianello	» 100 —
Pinarolo Po	» 50 —
Rea	» 25 —
Redavalle	» 50 —
Verrua Siccomario	» 25 —
Mandamento di Casteggio:	
Casteggio	» 2000 —
Bastida Pancarana	» 40 —
Bottarone	» 100 —
Branduzzo	» 50 —
Bressana	» 500 —
Casatisma	» 150 —
A riportare	Lire 3745 —

	Quote annue per 50 anni
Riporto	Lire 3745 —
Castelletto Po	» 100 —
Codevilla	» 200 —
Corvino S. Quirico	» 200 —
Lungavilla	» 100 —
Montebello	» 300 —
Pancarana	» 25 —
Robecco Pavese	» 50 —
Santa Giuletta	» 200 —
Torazza Coste	» 100 —
Torre del Monte	» 50 —
Torricella Verzate	» 150 —
Verretto	» 20 —
Mandamento di Godiasco:	
Godiasco	» 30 —
Cecima	» 10 —
Montesegale	» 20 —
Pizzocorno	» 10 —
Roccasusella	» 15 —
San Ponzo Semola	» 10 —
Mandamento di Montalto Pavese:	
Montalto Pavese	» 100 —
Borgoratto Mormorolo	» 40 —
Calvignano	» 75 —
Montu Berchielli	» 10 —
Mornico Losana	» 200 —
Oliva Gessi	» 75 —
Staghiglione	» 50 —

Circondario di Pavia.

Mandamento di Pavia:	
Pavia	Lire 2000 —
Casorate I°	» 15 —
Torre del Mangano	» 15 —
Trivolzio	» 10 —
Bereguardo	» 20 —
A riportare	Lire 7945 —

	Quote annue per 50 anni
Riporto	Lire 7945 —

Mandamento di Cava Manara:

Cava Manara	» 300 —
Carbonara al Ticino	» 100 —
Mezzana Rabettone	» 25 —
San Martino Siccomario	» 100 —
Sommo	» 100 —
Travacò Siccomario	» 50 —
Villanova d'Ardenghi	» 25 —
Zinasco	» 50 —

Circondario di Mortara.

Mandamenti diversi:

Borgo San Siro	Lire 15 —
Domo	» 25 —
Ferrera Erbognone	» 15 —
Garlasco	» 25 —
Gropello Cairoli	» 50 —
Gambolò	» 30 —
Mede	» 25 —
Mortara	» 25 —
Pieve Albignola	» 25 —
Sannazzaro Burgondi	» 50 —
Vigevano	» 50 —
Zerbolò	» 15 —

Circondario di Bobbio.

Mandamento di Varzi:

Varzi	Lire 100 —
Bagnaria	» 10 —
Pregòla	» 10 —
Romagnese	» 15 —
Val di Nizza	» 40 —

Mandamento di Zavattarello:

Fortunago	» 20 —
Ruino	» 10 —
Valverde	» 10 —
Zavattarello	» 40 —
Totale	Lire 9300 —

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 080194514